



JUNI 2017



Trafiksituationen i Skärholmens centrum

Denna rapport är framtagen av Tyréns AB
i samverkan med och på uppdrag av
Trafikkontoret, Stockholms Stad



Beställare:

Trafikkontoret, Stockholm Stad
www.stockholm.se

Projektgrupp:

Magnus Ståhl, Trafikkontoret, Stockholm Stad
Sara Heppling-Trygg, Skärholmens stadsdelsförvaltning, Stockholms stad
Jean-Louis Dessalles, Trafikkontoret, Stockholm Stad
Desirée Eklöf, Trafikkontoret, Stockholm Stad
Marta Csiki, Trafikkontoret, Stockholm Stad
Galina Doukhovitch, Trafikkontoret, Stockholm Stad
Peter Englund, Trafikkontoret, Stockholm Stad
Mikael Sundberg, närpolis Skärholmen

Konsult:

Tyréns AB

Marlene Le Gall (uppdragsansvarig)
Johanna Rahm
Karna Zerne

Uppdrag: Trafiksituationen i Skärholmen C
Uppdragsnummer: 267420

Tyréns AB
Peter Myndes Backe 18
118 46 Stockholm
www.tyrens.se



Sammanfattning

På Skärholmens torg och de kringliggande gångstråken i centrum finns problem med att motorfordon, ofta tung trafik, kör in på gångytorna trots att det råder förbud mot fordonstrafik. Fordonstrafiken utgör en säkerhetsrisk då folklivet är stort och de som vistas på gångytorna inte förväntar sig att möta några motorfordon.

I Skärholmens centrum finns en mängd olika verksamheter med olika förutsättningar och olika transportbehov. Skärholmens centrum utgör även en nod för kollektivtrafiken med tunnelbana samt stom- som stadsbussar.

På Skärholmens torg råder förbud mot motorfordon. Besöksparkering sker i huvudsak i den stora parkeringsanläggningen, mindre parkeringsytor finns på den västra sidan av centrum dels som kantstensparkering, men främst som anordnade parkeringsytor.

Det finns ett lastfär under stora delar av centrumet som möjliggör för leveranser till butiker i större delen av centrumet. Alla butiker i galleriafastigheterna och Gula Villan har tillgång till lastfäret samt fastigheterna utmed Skärholmsgången. Även kyrkan, Micacas fastighet (tryghetsboendet) och Stadsdelsförvaltningen har tillgång till lastfäret.

Vissa fastigheter och verksamheter har inte tillgång till lastfäret, dessa listas nedan:

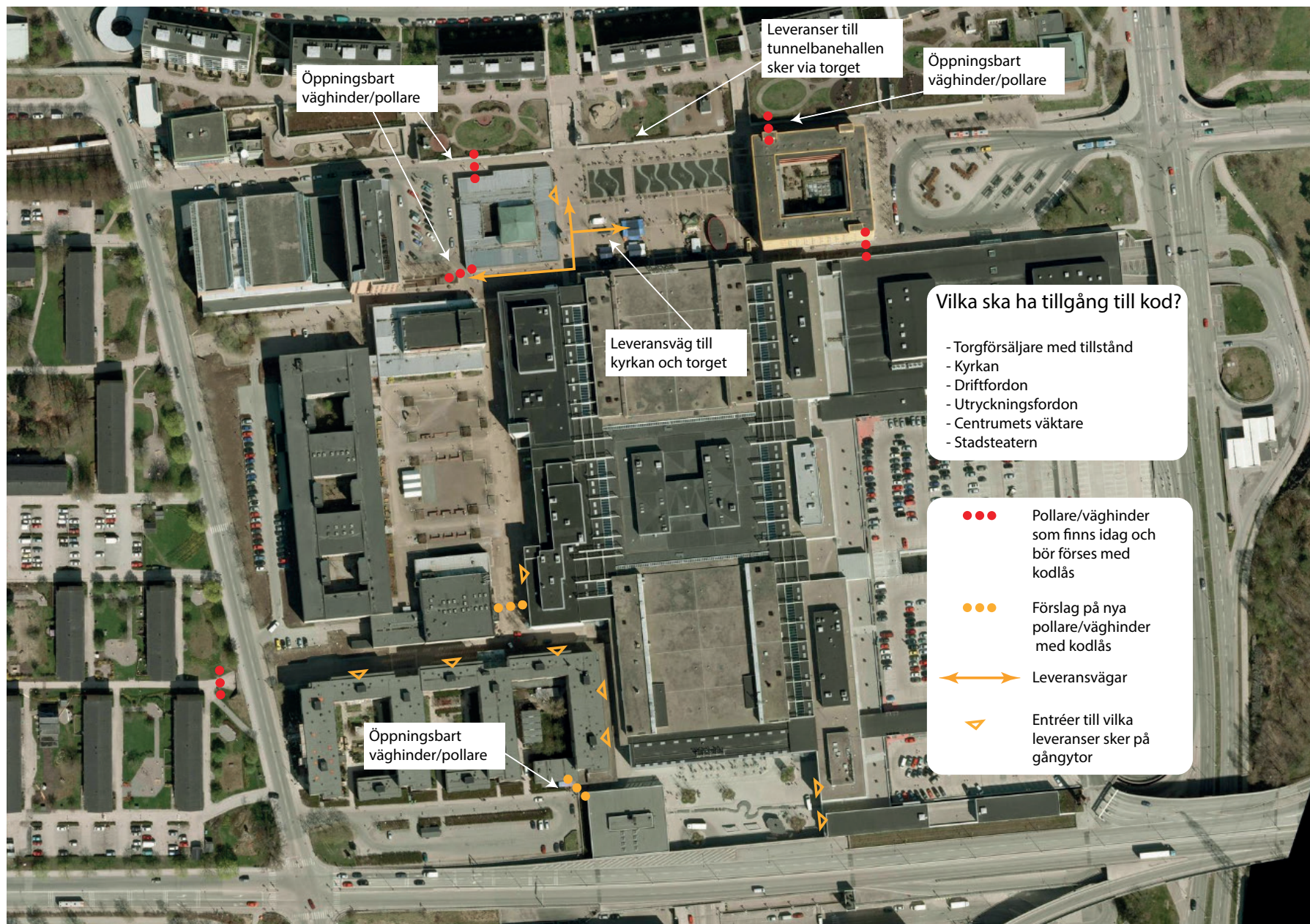
- Stadsteatern
- Gymnasiet
- Torghandeln

Trots att pollare har satts upp för att hindra olovlig körning tar sig fordon in genom att olika typer av hinder plockas bort. Markplattor på torget och på gångstråken har skadats då de ej är dimensionerade för tunga fordon. Även underliggande värmeslingor skadas av den tunga trafiken. Då värmeslingorna inte fungerar försvåras transporter med pirra under vintern.

För att minska problemen med olovlig körning föreslås en rad åtgärder, se figur 0.

- Information ska ges till de verksamheter som har tillgång till lastfäret men som inte utnyttjar det, att lastfäret ska användas för leveranser.
- Låsbara pollare sätts upp på ett antal platser för att hindra fordon att ta sig in på gångytor.
- Vissa verksamheter som saknar tillgång till lastfäret eller av särskild anledning behöver tillgång till gångytorna ges möjlighet att under angivna tider få tillgång till kod till pollare.

- Stadens drift, utryckningspersonal och väktare i centrum ska ha tillgång till kod för att öppna och låsa pollare.
- Polisen fortsätter med arbetet att bötfälla bilar för olovlig körning på gångbana.
- Uppsättande av fler gång/cykelskyltar (D5 eller D6-skyltar), för att polisen lättare ska kunna bötfälla för körande på gångbana.
- Värmeslingor installeras på de leveransvägar till verksamheter som inte kan nås via lastfär så att det är möjligt att leverera med pirra/rullvagn.
- Samarbete med centrumägaren då all mark ej är stadens.



Figur 0. Förslag till åtgärd.

Innehåll

1	BAKGRUND OCH SYFTE.....	6
1.1	UTREDNINGENS OMFATTNING.....	6
2	NULÄGESBESKRIVNING.....	7
2.1	MÅLPUNKTER.....	8
2.2	LEVERANSER OCH TRANSPORTER.....	9
2.3	PARKERING.....	11
2.4	FASTIGHETSGRÄNSER OCH ÄGANDEFÖRHÅLLANDEN.....	12
2.5	DRIFT OCH UNDERHÅLL.....	13
2.6	REGLERING AV LEVERANSER PÅ SKÄRHOLMSTORGET.....	13
3	PROBLEMBESKRIVNING.....	14
3.1	SKÄRHOLMSTORGET/SKÄRHOLMSGÅNGEN.....	16
3.2	MÅSHOLMSTORGET.....	17
3.3	BODHOLMSPLAN.....	18
3.4	BREDHOLMSGATAN/PORTHOLMSGÅNGEN.....	19
3.5	BREDHOLMSPLAN/GYMNASIEGÅNGEN.....	19
4	FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER.....	20
4.1	LEVERANSER OCH TRANSPORTER.....	20
4.2	POLLARE / VÄGHINDER.....	20
4.3	ÖVRIGA ÅTGÄRDER.....	22
4.4	ANSVAR.....	23
4.5	FÖRANKRING.....	23
5	TACK TILL / KÄLLOR.....	24

1 Bakgrund och syfte

På Skärholmens torg och de kringliggande gångstråken i centrum finns problem med att motorfordon, ofta tung trafik, kör in på gångytorna trots att det råder förbud mot fordons-trafik. Fordonstrafiken utgör en säkerhetsrisk då folklivet är stort och de som vistas på gångytorna inte förväntar sig att möta några fordon.

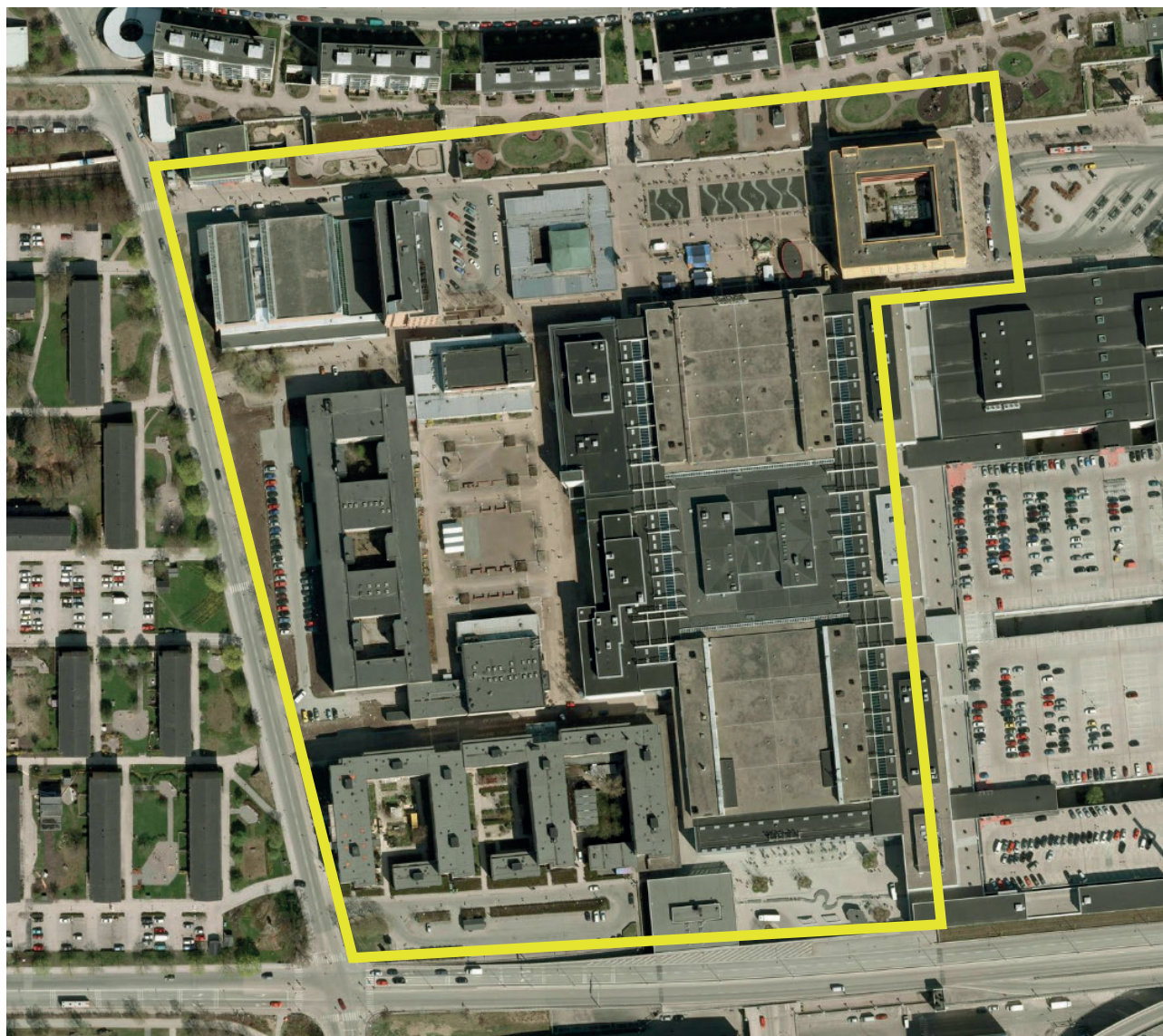
Denna utredning syftar till att beskriva trafiksituationen i området, se över vilka behov av transporter som finns och föreslå åtgärder för att minska den olovliga trafiken i området.

1.1 UTREDNINGENS OMFATTNING

Utredningen innehåller en nulägesanalys, samt åtgärder för att förbättra trafiksituationen vid Skärholmens torgyt, samt Bodholmsplan. Dessutom ingår att genomföra studiebesök på plats, föra diskussion med olika instanser inom Stockholms stad och eventuellt andra intressenter som kan beröras av föreslagna åtgärder (polis, verksamhetsutövare, m.fl). I utredningen ingår att utreda olika alternativ där framkomlighet, trafiksäkerhet, tillgänglighet och trygghet står i fokus för de olika transportslagen.

1.1.1 GENOMFÖRANDE

Under arbetets gång har platsbesök genomförts. Det har även förts samtal med polis, stadsdelsförvaltningen samt drift- och underhållsenheten. Några fastighetsägare/verksamhetsutövare har kontaktats per telefon för att klargöra deras transportbehov. Rapporten sammanfattar nuläget, problembeskrivningen och förslag till åtgärder.

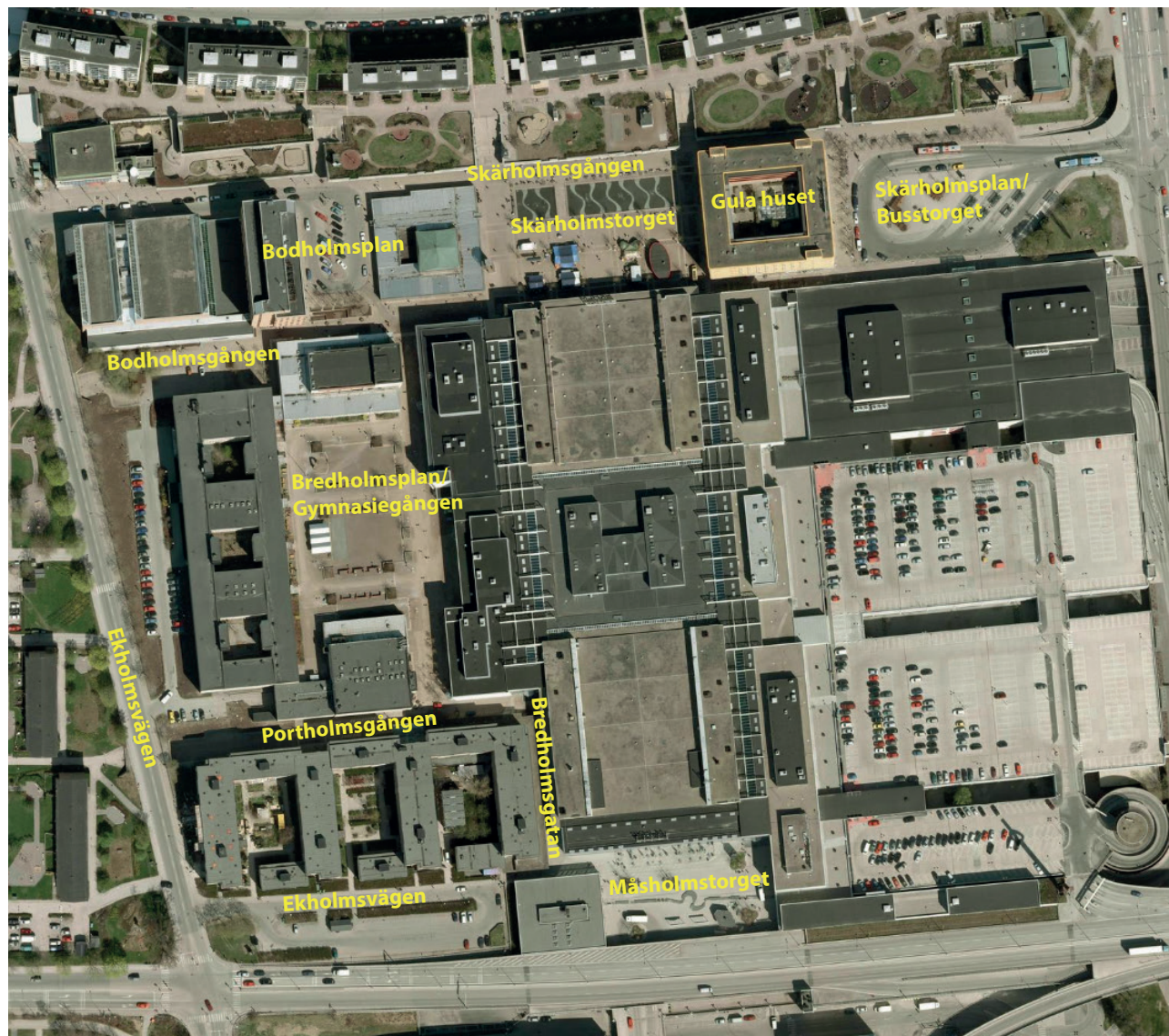


Figur 1. Gul linje visar ungefärligt utredningsområde.

2 Nulägesbeskrivning

I detta kapitel beskrivs dagens trafiksituation i Skärholmens centrum, hur trafikering, parkering och leveranser går till idag. Figuren intill visar de gator och torg som omfattas av utredningen.

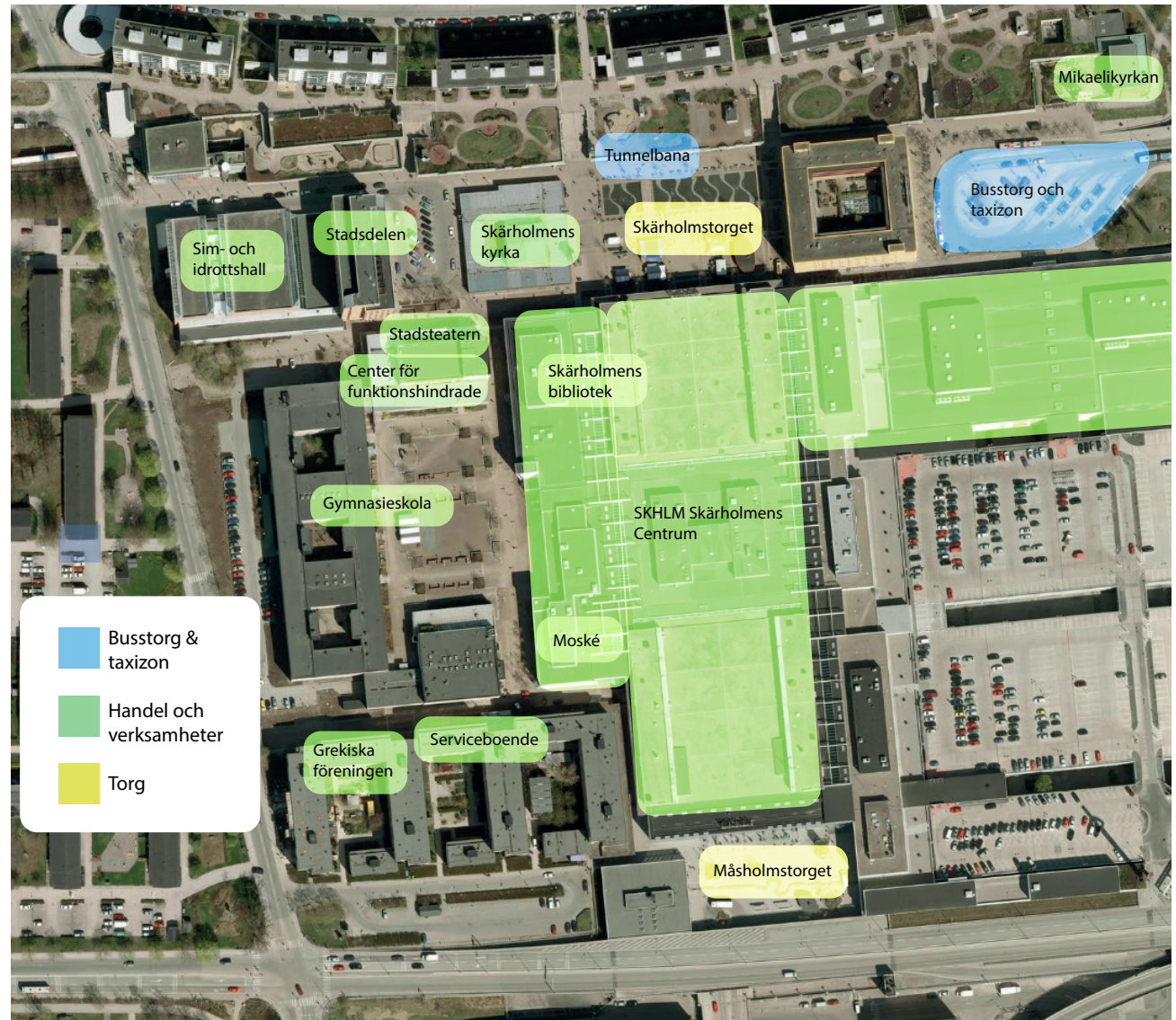
På Skärholmsplan/busstorget har problemen med olovlig körning minskat sedan man år 2014 skyltade om och förbjöd privatfordon. Skärholmsplan kommer inte beskrivas vidare i utredningen.



Figur 2. Orienteringskarta

2.1 MÅLPUNKTER

I Skärholmens centrum finns en mängd olika verksamheter med olika förutsättningar och olika transportbehov. Här finns t ex handel, service, restauranger, skolor, sim- och idrottshall, teater, bibliotek samt religiösa samfund. Skärholmen utgör även en nod för kollektivtrafiken med tunnelbana samt stom- och stadsbussar.



Figur 3. Målpunkter i Skärholmen.

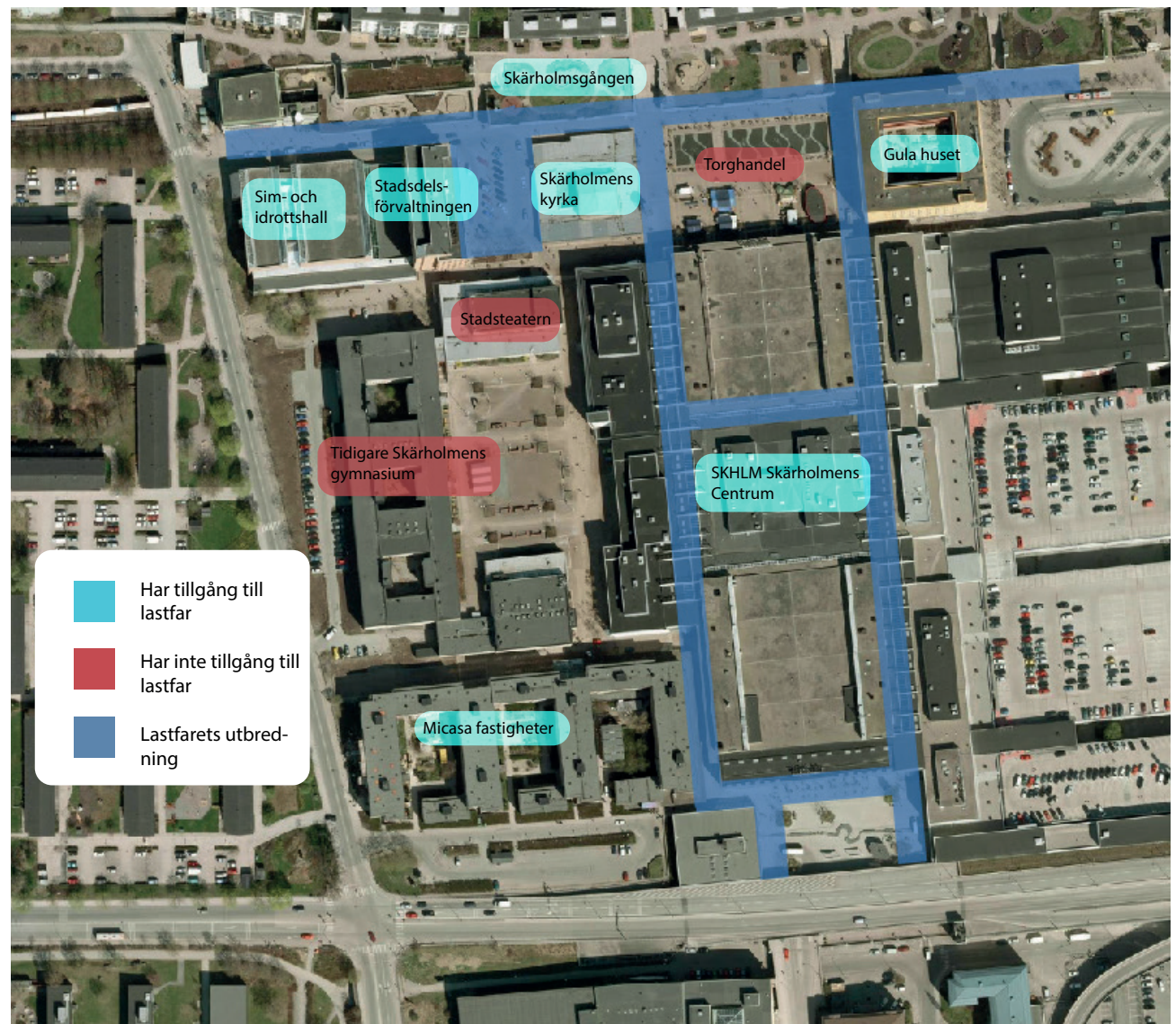
2.2 LEVERANSER OCH TRANSPORTER

Det finns ett lastfär under stora delar av centrumet som möjliggör för leveranser till butiker i större delen av centrumet. Alla butiker i galleriafastigheterna och Gula Villan har tillgång till lastfäret samt fastigheterna utmed Skärholmsgången. Även kyrkan, Micasa fastighet (trygghetsboendet) och Stadsdelsförvaltningen har tillgång till lastfäret.

Kyrkan använder huvudentrén vid begravningsverksamhet och behöver då köra in med transport på Skärholmstorget. Det ligger mycket vördighet i att bära in kistan genom huvudingången och handlingen är av stor betydelse för kyrkan. Andra leveranser sker via en mindre ingång på baksidan eller via lastkaj i garage. Leveranser via lastfärets lastkaj måste transporteras upp till kyrkan via trappor.



Lastfärets in och utfart finns på Oxholmsgränd.



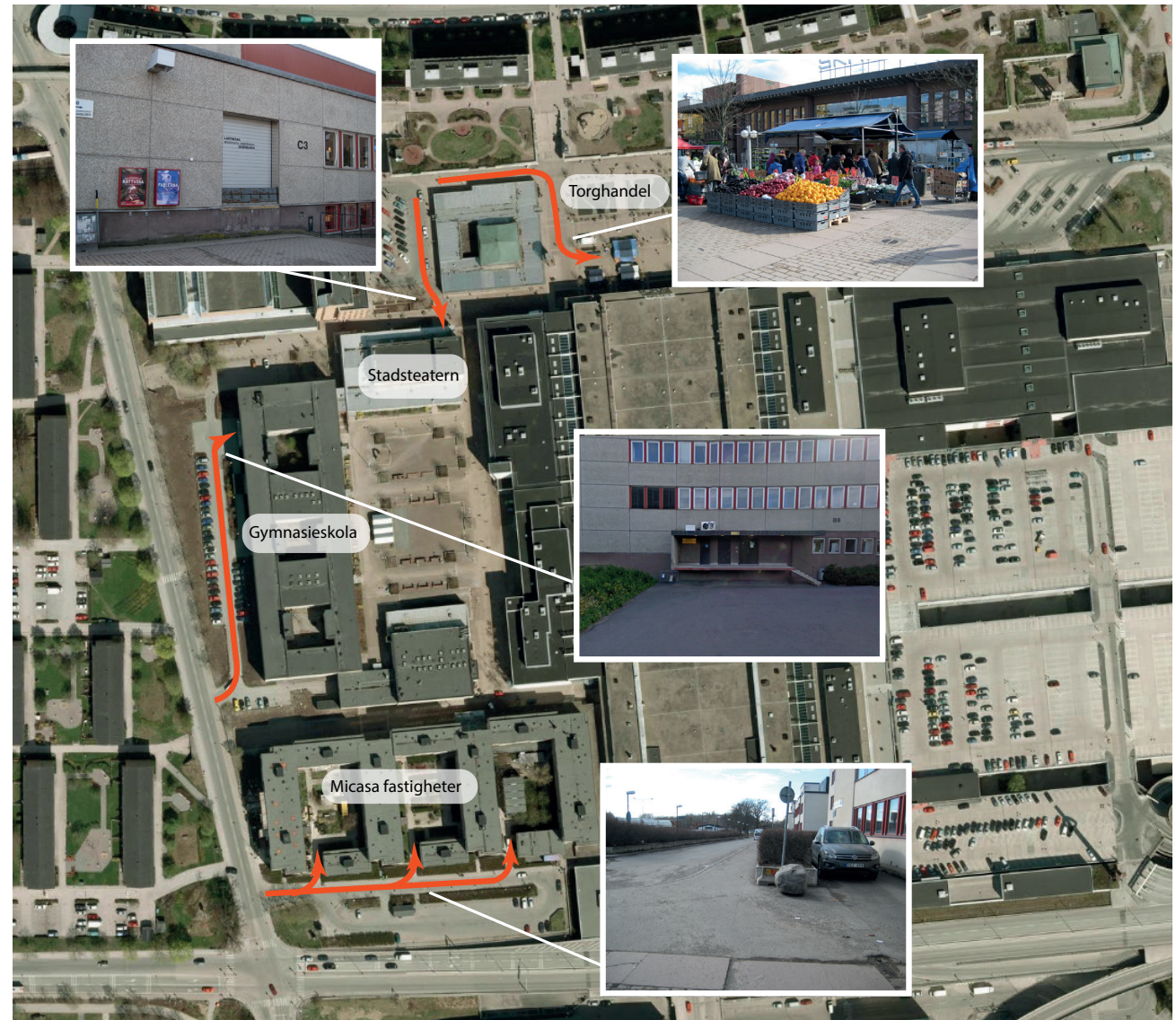
Figur 4. Lastfärets utbredning i Skärholmen visas i blått. Ljusblå färg visar verksamheter med tillgång till lastfäret, rött vilka som inte har tillgång.

Micasa fastigheter bedriver trygghetsboende i Skärholmen centrum på Ekholmsvägen 50-66. Lastfar i garageplan nås av fastigheterna och leveranser kan tas emot via lastfaret. Färdtjänst till trygghetsboendet når entréerna via Ekholmsvägen in på en mindre gata precis Norr om Vårbergsvägen, se figur 5.

Vissa fastigheter och verksamheter har inte tillgång till lastfaret, dessa listas nedan:

- Stadsteatern
- Gymnasiet
- Torghandeln

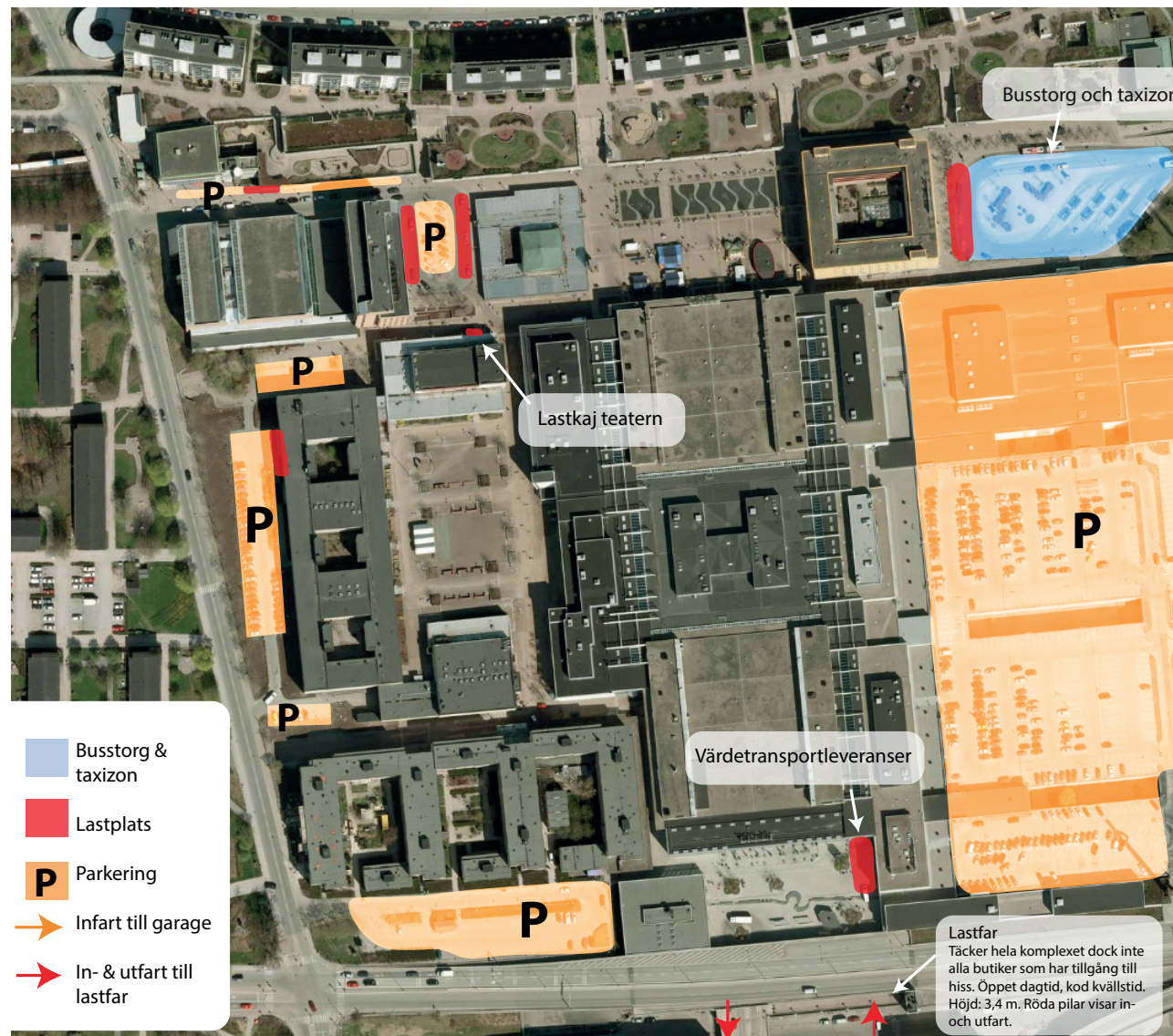
Leveranser till gymnasieskolan sker via en lastkaj från parkeringsytan väster om gymnasiebyggnaden (se figur 5). Leveranser till Stadsteatern sker via Bodholmsplan. Torghandlare tar sig in på torget via Bodholmsplan.



Figur 5. Färdtjänst når trygghetsboendet via Ekholmsvägen som de röda pilarna visar. Stadsteatern använder sig av en lastkaj via Bodholmsplan, och Gymnasiet via en parkering parallellt med Ekholmsvägen. Micasa fastigheter har tillgång till lastning från en parkering parallellt med Vårbergsvägen

2.3 PARKERING

På Skärholmens torg råder förbud mot motorfordon. Besöksparkering sker i huvudsak i den stora parkeringsanläggningen som ligger öster om Skärholmens centrum. Mindre parkeringsytor finns på den västra sidan av centrum dels som kantstensparkering, men främst som anordnade parkeringsytor.

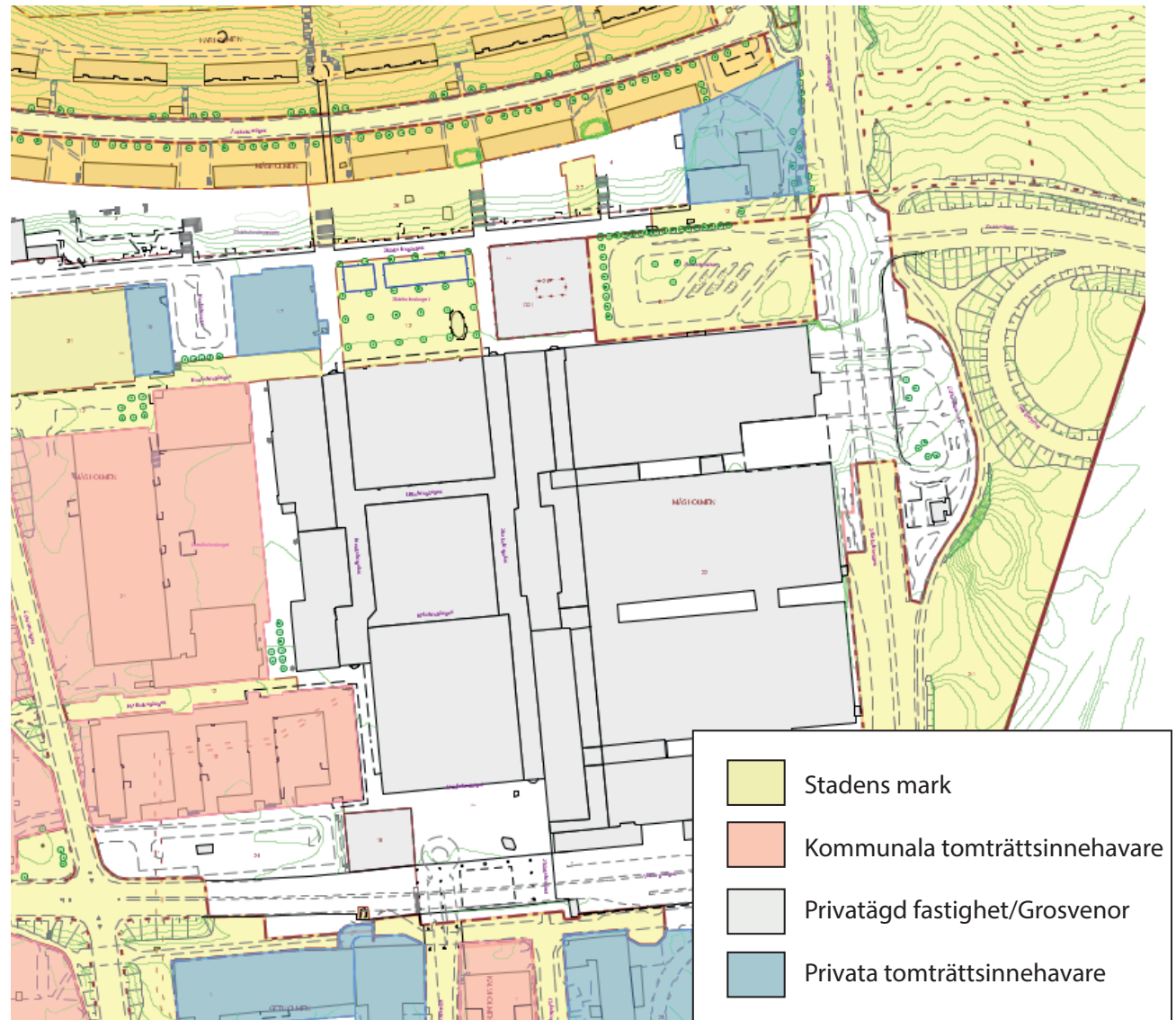


Figur 6. Illustrationen redovisar dagens parkeringsytor, kollektivtrafikytor, parkering samt in-/utart till dessa.

2.4 FASTIGHETSGRÄNSER OCH ÄGANDE-FÖRHÅLLANDEN

Skärholmens centrum ägs till stora delar av en privat fastighetsägare som driver gallerian medan resterande delar i stort är kommunala eller ägs av kommunala fastighetsbolag.

Ett servitutavtal mellan centrumägaren och Stockholms stad medger att staden nyttjar fastighetens markplan, dvs de allmänna ytorna på torg och gångstråk, för allmän gångtrafik samt andra ändamål som staden finner lämpligt. Staden ansvarar för drift och underhåll på dessa ytor.



Figur 7. Ljusgult visar stadens mark. Rosa är kommunala tomträttshavare, inom utredningsområdet är det Sisab och Micasa. Vitgråa fält är privatägd fastighet, till största delen Måsholmen 22:1/Centrumfastigheten. Blå fastigheter har privata tomträttsinnehavare.

2.5 DRIFT OCH UNDERHÅLL

Stockholms stad sköter driften av torg, gångbanor och gator i området, även de ytor som ägs av privata fastighetsägare.

I Skärholmens centrum används både stora och små driftfordon. Området driftas varje dag, året om. Stora fordon kommer in vid busstorget, samt vid Måsholmstorget (från parkeringsplatsen på Ekholmsvägen).

Förarna till driftfordonen har tillgång till nycklar för att ta sig fram där pollare, upplåsningsbara, är utplacerade för att förhindra otillåtna motorfordonstrafikanter att komma förbi.

2.6 REGLERING AV LEVERANSER PÅ SKÄRHOLMSTORGET

Lokala ordningsföreskrifter för torghandeln i Stockholms kommun (KFS 2013:25) innefattar Hötorget och Skärholmstorget enligt 1§. Nedan följer ett utdrag av ordningsföreskriften som är relevant för torgens trafiksituation:

*Tider för försäljning samt för lastning och avlastning 9§
Om fastighetsnämnden inte medgivit undantag eller beslutar annat får torghandel ske på följande tider: Måndag - fredag från kl 7.30 till kl 19.00 samt lördag och söndag/helgdag från kl 7.30 till kl 17.00.*

Avlastning av varor, avsedda för försäljning på salutorg, får tidigast ske en timma innan försäljningstidens början och längst t.o.m. kl 09.00. Måndag – fredag mellan kl 09.00 och 18.30 samt lördag och söndag/helgdag mellan kl 09.00 och 16.30 får inte lastning eller avlastning av varor, stånd, vagnar, torgutrustning eller skräp m.m. ske.

Stånd, vagn, varor, torgutrustning och skräp från rörelsen ska genom tillståndsinnehavarens försorg vara bortförda från torget senast 45 minuter efter försäljningstidens slut. På framställning av polismyndigheten eller annan myndighet eller om särskilda skäl föreligger får fastighetsnämnden föreskriva, att torghandeln vid särskilt tillfälle ska sluta tidigare än nyss stadgas eller helt ställas in.



Figur 8. Det röda området driftas och underhålls av Stockholms stad.

3 Problembeskrivning

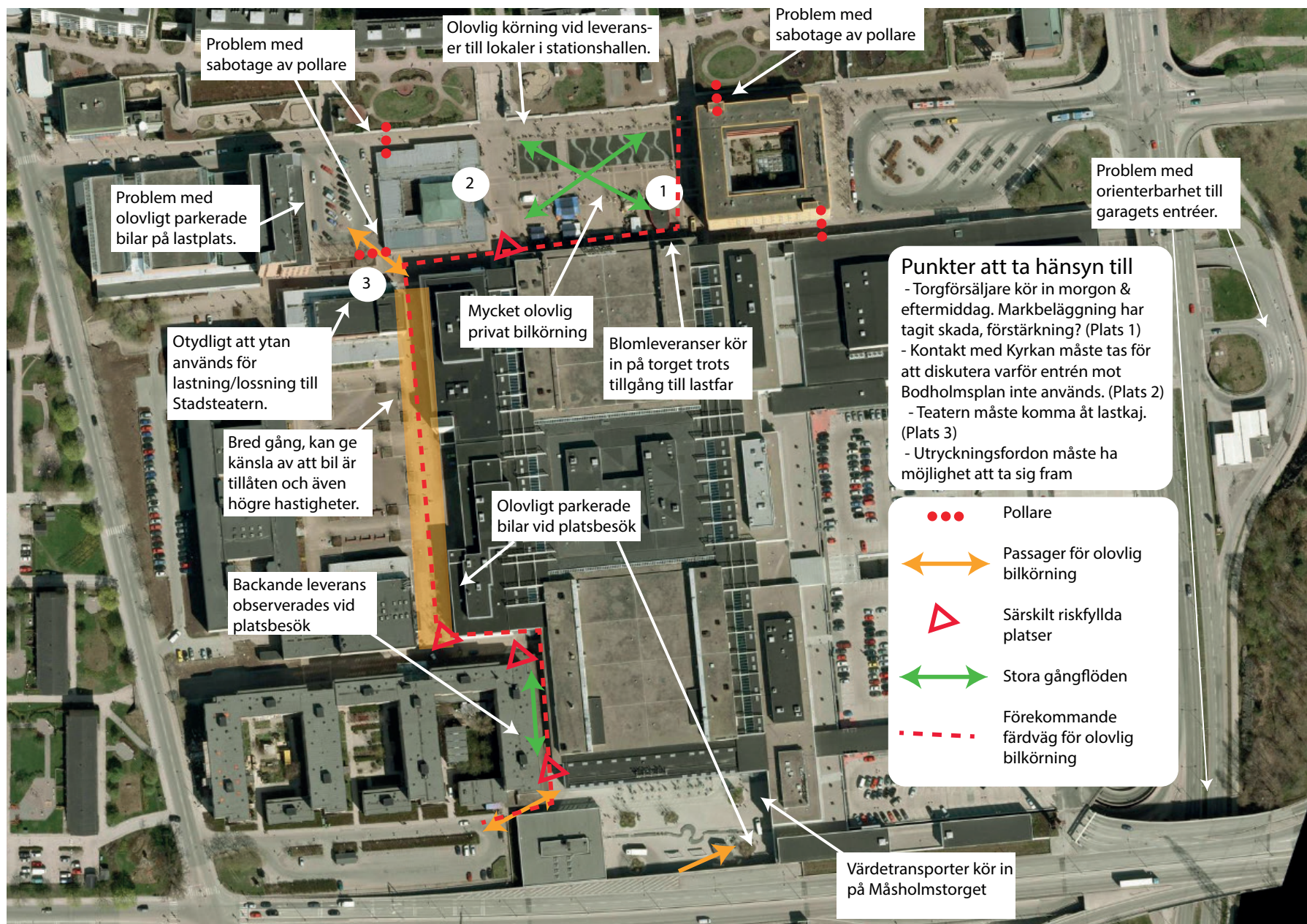
Problembeskrivningen bygger på observationer och intervjuer med stadens tjänstepersoner från stadsdelsförvaltningen, driftansvariga samt med lokala polisen.

Olovlig bilkörning förekommer på flera platser i Skärholmens centrum där stora mängder gående vistas under stora delar av dygnet. Personbilar och varutransporter på platser avsedda endast för gående utgör en stor trafiksäkerhetsrisk.

Trots att pollare har satts upp för att hindra olovlig körning tar sig motorfordon in genom att olika typer av hinder plockas bort. Markplattor på torget och på gångstråken har skadats då de ej är dimensionerade för tunga fordon. Även underliggande värmeslingor skadas av den tunga trafiken. Då värmeslingorna inte fungerar försvåras transporter med pirra under vintern.

Figur 9 visar en sammanställning av vilka typer av problem som förekommer och var dessa äger rum.

I avsnitt 3.1-3.6 finns kortfattade beskrivningar av problematiken på respektive plats.



Figur 9. Problembeskrivning.

3.1 SKÄRHOLMSTORGET/ SKÄRHOLMSGÅNGEN

- Torghandlarna kör in sina bilar på torget och lastar på och av sina varor. De är hänvisade till lastplatser på Bodholmsplan, eller att under vissa tider lasta och lossa på torget. Då det är en lång väg att dra varor på pirra från Bodholmsplan, transporteras varor främst hela vägen in på torget med bil, som sedan står parkerad under hela dagen.
- Transporter till tunnelbanehallen sker också via Skärholmsgången. Tunnelbanehallen har tillgång till lastfaret och avsikten är att detta ska användas för leveranser. MTR har blivit kontaktade och har för avsikt att meddela sina leverantörer.
- Transporter till kyrkan vid t ex begravningar sker via torget. Kyrkan har en tillgänglig entré mot Bodholmsplan men denna entré är inte lämplig att använda vid begravningar. Därmed finns ett behov av att kyrkan fortsatt får använda huvudentrén vid denna typ av arrangemang, vilket kräver åtkomst med fordonstrafik till huvudentrén på Skärholmstorget.



Sopbil backar in framför tunnelbanehallen.



Pollare på Skärholmsgången vid busstorget.



Pollare mellan busstorget och gallerians entré.



Skärholmstorget.



Skärholmsgången sedd från busstorget.



Torghandel på torget.

3.2 MÅSHOLMSTORGET

- Bilar tar sig in från parkeringen på Ekholmsvägen, där stenar och betongsuggor flyttats för att möjliggöra för biltrafik. Denna fordonstrafik utgörs av dels varutransporter som backar in, dels av personal- och besöks trafik till framförallt lokaler på Bredholmsgatan och Portholmsgången.
- Fordon tar sig in till torget via vändslungan eller taxizonen på gatan vid Måsholmstorget.
- Lokaler vid Måsholmstorget har tillgång till lastfaret men det är oklart hur inlämningen till second hand-butiken fungerar då inlämning i många fall sker av privatpersoner. På platsbesöket observerades att personbilar åker in på Måsholmstorget och ställer sig framför entrén, vilket är olämpligt.
- Värde transportbilar åker också in på Måsholmstorget för att komma till valutaväxlingskontor.
- Utformningen av torget gör att det inte är möjligt att passera med bil mellan torget och Bredholmsgatan.



Måsholmstorget, bilar kör in från vändzonen.



Här kör bilar in från parkeringen längst bort i bild.



Om taxizonen ej är upptagen är det även möjligt att köra in på torget framför lokalen på bilden, till höger.



En sten har flyttats för att möjliggöra infart, vid parkeringen på Ekholmsvägen.

3.3 BODHOLMSPLAN

- Stadsteaterns lastkaj vänder sig mot Bodholmsplan och för att angöra denna måste en pollare öppnas och lastbilen backa in över gångytan.
- Lastplatserna på Bodholmsplan används som parkering och gör att lastning och lossning ibland inte kan ske där. De parkerade bilarna högst upp på bilden uppe till vänster står parkerade i lastzonen. Här syns också kyrkans entré mot Bodholmsplan.



Personbilar på lastplatsen på Bodholmsplan



Pollare mellan Skärholmstorget och Bodholmsplan



Lastplats på Bodholmsplan



Pollare på Skärholmsgången vid busstorget.



Stadsteaterns lastkaj.



Lastplats på Skärholmsgången vid Bodholmsplan

3.4 BREDHOLMSGATAN/ PORTHOLMSGÅNGEN

- Lastbilar med leveranser till butiker på Bredholmsgatan backar in från parkeringen på Ekholmsvägen vid Måsholmsplan, runt hörn för att lämna och hämta varor. Dessa lokaler har tillgång till lastfaret.
- Leveranser och transporter till lokaler i Portholmsgången sker via Bredholmsgatan. Det rör sig om transporter till Grekiska föreningen och hemtjänsten som kör in och parkerar i Portholmsgången. Dessa lokaler har tillgång till lastfaret och det finns möjlighet att angöra från parkeringsgatan och dra på pirra. Parkering och angöring ska ske på parkeringen på Ekholmsvägen mot Vårbergsvägen.

3.5 BREDHOLMSPLAN/ GYMNASIEGÅNGEN

- På Bredholmsplan, framför gymnasiet, är gångstråket brett och fordon kan teoretiskt komma upp i höga hastigheter, några hastighetsmätningar har dock inte genomförts.
- Osäkert om moskén vid Bredholmsplan har tillgång till lastfaret. Personbilar brukar stå parkerade utanför entrén. Fordonstrafik använder Bredholmsgatan och Portholmsgången för att nå moskén.



Portholmsgången



Bredholmsgatan, här är det vanligt att lastbilar backar in



Backande skåpbil på Bredholmsgatan



Bredholmsplan/Gymnasiegången med bil parkerad utanför moskén

4 Förslag till åtgärder

I detta kapitel redovisas förslag på åtgärder för att minska problemen med olovlig körning i Skärholmen centrum.

4.1 LEVERANSER OCH TRANSPORTER

Nedan följer åtgärdsförslag för respektive verksamhet:

Kyrkan –leveranser ska i första hand ske genom lastfaret, om detta inte är möjligt bör transporter ske via Bodholmsplan. Vid begravingar bör kyrkan ha tillgång till kod för att öppna väghinder på Skärholmsgången mot Bodholmsplan. Detta kodlås bör vara åtkomligt under kyrkans normala öppettider.

Tunnelbanchallen – leveranser och sophämtning ska ske via lastfaret. Inga bilar behöver trafikera Skärholmsgången. Problematiken kan lösas med instruktioner/information till åkerier, sopentreprenörer mm via MTR/SLL.

Butiker och restauranger på Bredholmsgatan – dessa lokaler ska sköta leveranser via lastfaret, problematiken kan lösas med instruktioner/information till åkerier, sopentreprenörer mm via fastighetsägare av lastfaret.

Lokaler i Portholmsgången –har tillgång till lastfaret, och har möjlighet att komma åt lokalerna från andra sidan fastigheten via parkeringen. Omlastning till pirra kan ske vid lastzon vid parkeringsplats på Ekholmsvägen, för mindre leveranser. Hemtjänstens bilar bör parkeras på parkeringsplatsen och personalen går sista biten till lokalen. Eventuellt kan ett par parkeringsplatser vigras åt hemtjänstens bilar på parkeringsytan vid Ekholmsvägen, alternativt att lastplatser skapas.

Torghandeln – bör ha tillgång till kod för att under angivna tider lasta av och på varor på torget. På de platser där dessa leveranser ska framföras ska markbeläggningen vara förstärkt. Dessutom bör torghandlare få tillgång till anvisade parkeringsplatser/kunna hyra parkeringsplatser

i garage i Skärholmens centrum för att ställa sina transportfordon under den tid försäljning pågår. Det förhindrar att fordon parkeras på torget. Detta kan liknas vid hur det fungerar på Hötorget.

Moskén vid Bredholmsplan – har tillgång till lastfaret och mindre varor kan tas på pirra från parkeringsytan på Ekholmsvägen.

Lokaler vid Måsholmsplan – dessa bör ha tillgång till lastfaret och använda detta för leveranser, Myrornas inlämningssystem bör ses över.

4.2 POLLARE/VÄGHINDER

Pollare och andra typer av väghinder bör ses över så att de fungerar. På platser där det saknas eller dagens hinder inte fungerar bör de bytas ut. Ett väghinder bör ha följande egenskaper:

- Bom eller pollare ska vara låsbara. Ur ett drifts- och skötselperspektiv är det lättare att använda sig av öppningsbara bommar än avtagbara/höj- och sänkbara pollare då bommar ofta är mer slitåliga än denna typ av pollare. Bommar bör vara låsbara då det annars finns stor risk att bilar ändå tar sig in på gångytorna.
- Avstånd mellan bom och pollare bör vara 1,4-1,6 meter för att möjliggöra framkomlighet för rullstolar, barnvagnar, cykelkärror mm.
- Reflexer ska finnas på hindret för att det ska vara lätt att upptäcka för att undvika framförallt cykel- och mopedolyckor.
- Belysning, så att hindret ska synas i mörker.

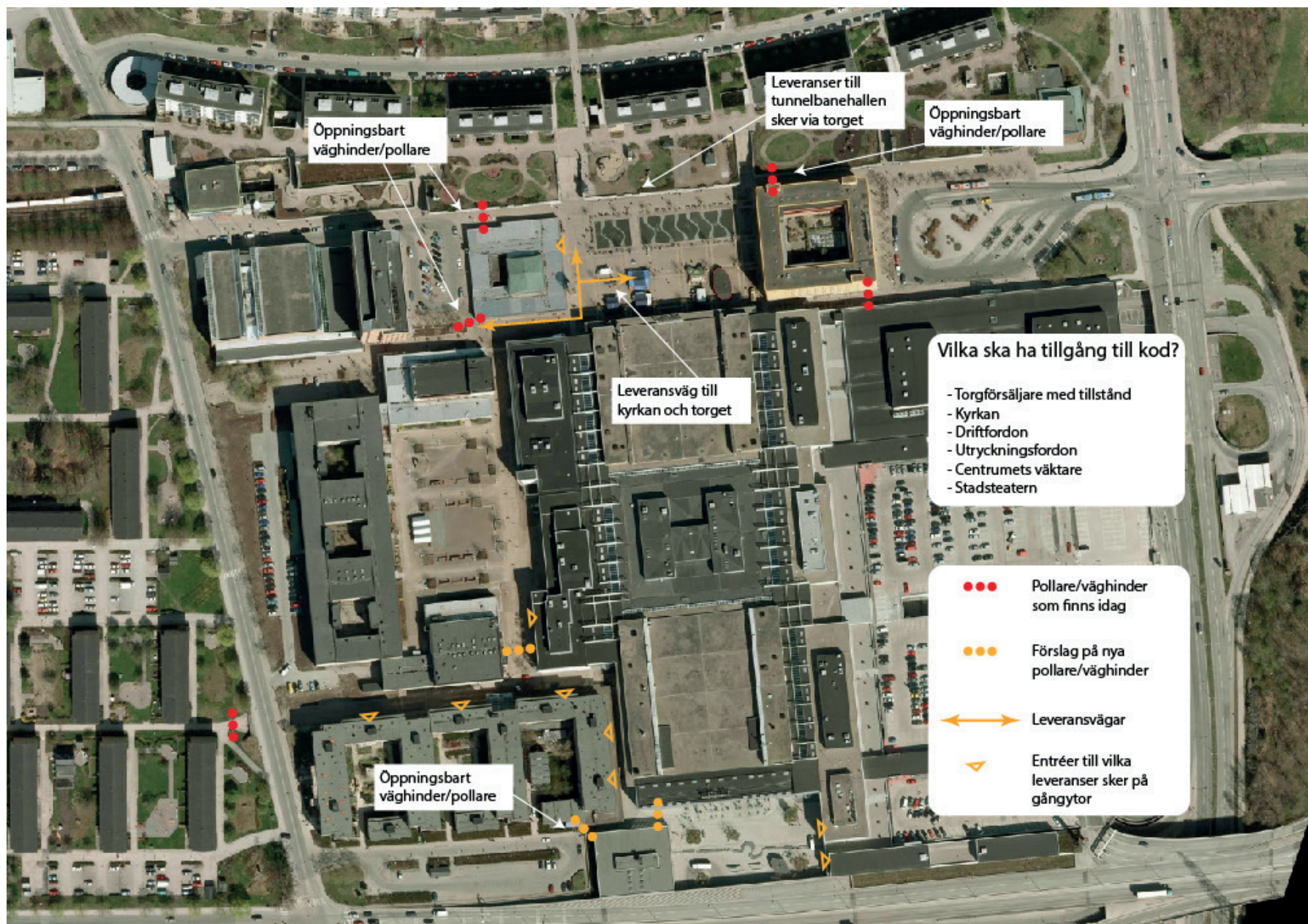
- Hindret bör placeras så att det syns tydligt från bägge håll, hinder bakom ett hörn kan utgöra en säkerhetsrisk. Hindret ska dessutom placeras och utformas så att risken för att hindra gångtrafik kanter minimeras.

Bommar eller pollare föreslås placeras ut enligt Figur 10. Dessa bör vara öppningsbara och försedda med någon typ av lås. Med ett kodlås finns möjligheten att tidsstyra öppnandet så att vissa transporter endast har möjlighet att passera under anvisade tider. Olika aktörer kan ha möjlighet att öppna olika hinder så att trafiken kan styras, t ex behöver driftpersonal ha möjlighet att passera alla hinder medan torghandlare endast behöver kunna öppna ett. Kodlås möjliggör också att koden kan bytas ut om obehöriga kommit över den.

De aktörer som behöver ha tillgång till kod/nyckel till väghinder är följande:

- Stadens driftpersonal
- Utryckningstrafik
- Torghandlare (endast ett hinder, under vissa tider)
- Kyrkan (endast ett hinder om entré mot Bodholmsplan ej kan användas)
- Stadsteatern (endast ett hinder intill Bodholmsplan)
- Gallerians väktare

Då marken i centrum ägs av olika aktörer är det viktigt att det finns ett samarbete mellan alla aktörer då nya väghinder ska sättas upp och olika verksamheter informeras om att använda olika leveransvägar på rätt sätt.



Figur 10. Förslag på åtgärder.

4.2.1 POLLARE MED KODLÅS

Pollare kan beställas med styrning i form av kodlås. Det är ofta en separat enhet som kan kombineras med flera olika typer av pollare. Knappsatsen monteras ofta på en stolpe i anknytning till pollarna och kod byts enkelt i knappsatsenheten med hjälp av en nyckel. Det finns inget standardkodlås med olika koder under olika tider på dygnet. Däremot kan två kodlås installeras för samma pollare, där en kod ger access hela dygnet och en kod endast fungerar under vissa tider.

En kostnadsuppskattning visas i tabell 1, dock endast en uppskattning av anläggningskostnad. Driftkostnad för höj- och sänkbara pollare är högre än för fasta pollare.

Tabell 1 Kostnadsuppskattning/prisexempel för pollarsystem från återförsäljaren Intergate.

Del av pollarsystem	Pris/st	Kostnad för Skärholmstorget med 3 infarter
Kodinstallation med knapp-sats	10 000	30 000
Höj- och sänkbar pollare	100 000	300 000
Fast pollare	Uppskattning saknas (dock mycket mindre än för en höj- och sänkbar)	

4.3 ÖVRIGA ÅTGÄRDER

Utöver ovanstående åtgärdsförslag föreslås följande:

- Polisen fortsätter med arbetet att bötfälla bilar för olovlig körning på gångbana.
- Uppsättande av fler gång/cykelskyltar (D5/D6-skyltar), för att polisen/parkeringsvakter lättare ska kunna bötfälla för körande på gångbana.
- Samarbete med centrumägaren då all mark ej är stadens.
- Information till de verksamheter som har tillgång till lastfaret men som inte utnyttjar det.
- Värmeslingor på de leveransvägar till verksamheter som inte kan nås via lastfär så att det är möjligt att leverera med pirra/rullvagn.

4.4 ANSVAR

Det finns flera aktörer inblandade i problematiken kring Skärholmens centrum, nedan visas vilka aktörer som ansvarar för vad.

4.5 FÖRANKRING

Utöver förankring hos arbetsgruppen har även diskussioner, bearbetning och förankring skett tillsammans med centrumägaren Grosvenor, SL, Svenska kyrkan och Micasa.

Åtgärd	Ansvarig
Informera och avtala med handlare i lokaler om användning av lastfar. Tillhandahålla eventuella koder för att möjliggöra detta.	Centrumägaren Grosvenor
Informera och avtala med torghandlare om villkor samt vilka leveransvägar som ska användas på torget.	Upplåtelseenheten, trafikkontoret, Stockholms stad
Installation av nya pollare	Stockholms stad (stadsdelen el trafikkontoret)
Ansvar för utdelande av koder och information om leveransvägar	Stockholms stad (stadsdelen el trafikkontoret)
Informera leverantörer om att använda lastfar och möjliggöra detta genom tillgång till koder.	Butiksinnehavare/Verksamhetsansvariga
Bötfälla felparkerade fordon och fordon som kör på gångtor.	Polisen
Uppsättning av nya skyltar samt framtagande av LTF:er för dessa.	Trafikkontoret, Stockholms stad
Informera personal och besökare till Micassas fastighet att parkering ska ske på parkeringsyta.	Micasa och Stockholms stad

5 Tack till och källor

5.1 MEDVERKANDE

ARBETSMÖTE

Magnus Ståhl, beställare, områdesansvarig trafikplanerare.

Desirée Eklöf, LTF, Trafikkontoret

Marta Csiki, drift och underhåll, Trafikkontoret

Galina Doukhovitch, drift och underhåll, Trafikkontoret

Peter Englund, Upplåtelseenheten, Trafikkontoret

Mikael Sundberg, Närpolisen i Skärholmen

Sara Heppling-Trygg, chef Stadsdelsförvaltningen

Jean-Louis Dessalles, Landskapsarkitekt.

TELEFONINTERVJU

Mattias Karlsson, affärsförvaltare på Micasa i Skärholmen (08-50836017).

Ola Thieme, Återförsäljare hos Intergate (072-9750333)

Skärholmens församling (Skärholmens kyrka), Bodholmsplan 1 (08-6809430)

MEJLKONTAKT

Jan Andersson, Driftchef, Grosvenor (jan@skhlm.se)

Sara Söderström, Senior Analyst Asset Management, Grosvenor,

(sara.soderstrom@grosvenor.com) (070 - 667 45 78)